|  |  |
| --- | --- |
| **CHÍNH PHỦ** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: 156/TTr-CP | *Hà Nội, ngày 30 tháng 4 năm 2022* |

**TỜ TRÌNH**

**Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án xây dựng**

**công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, giai đoạn 1**

Kính gửi: Quốc hội

Triển khai Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội[[1]](#footnote-1), Kế hoạch đầu tư công trung hạn[[2]](#footnote-2), chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội[[3]](#footnote-3), Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, giai đoạn 1 (gọi tắt là Dự án) theo đúng quy định của pháp luật. Ngày 06 tháng 4 năm 2022, Chính phủ đã có Tờ trình số 110/TTr-CP trình Quốc hội Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án để xem xét, quyết định chủ trương đầu tư.

Thực hiện kết luận của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư ba dự án đường bộ cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Biên Hòa - Vũng Tàu, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng tại Thông báo số 15-TB/TW ngày 27 tháng 4 năm 2022, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải nghiêm túc tiếp thu, hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. Chính phủ đã lấy ý kiến các Thành viên Chính phủ và thống nhất thông qua nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án[[4]](#footnote-4).

Thực hiện chương trình kỳ họp thứ ba, Quốc hội khóa XV, Chính phủ trình Quốc hội xem xét quyết định chủ trương đầu tư Dự án với những nội dung chủ yếu như sau:

**I. CƠ SỞ PHÁP LÝ**

Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Luật Ngân sách nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2015;

Luật Xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Luật Đấu thầu ngày 26 tháng 11 năm 2013;

Luật Đất đai ngày 29 tháng 11 năm 2013;

Luật Bảo vệ môi trường ngày 17 tháng 11 năm 2020;

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng;

Nghị quyết số 21-NQ/TW ngày 20 tháng 01 năm 2003 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2001 - 2010 và Kết luận số 28-KL/TW ngày 14 tháng 8 năm 2012 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long, thời kỳ 2011 - 2020;

Nghị quyết 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020;

Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 05 tháng 8 năm 2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Bộ Chính trị về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025;

Kết luận số 24-KL/TW ngày 30 tháng 12 năm 2021 của Bộ Chính trị về Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội;

Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 02 tháng 4 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Thông báo số 15-TB/TW ngày 27 tháng 4 năm 2022 của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư các dự án xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng;

Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025;

Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025;

Nghị quyết số 39/2021/QH15 ngày 13 tháng 11 năm 2021 của Quốc hội về Quy hoạch sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Kế hoạch sử dụng đất quốc gia 5 năm 2021 - 2025;

Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 của Quốc hội về Chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội;

Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28 tháng 02 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1456/QĐ-TTg ngày 13 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án;

Báo cáo số 1722/BC-HĐTĐNN ngày 18 tháng 3 năm 2022 của Hội đồng thẩm định nhà nước về Báo cáo kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án;

Các văn bản pháp lý khác có liên quan.

**II. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA DỰ ÁN**

## 1. Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, giai đoạn 1.

## 2. Nhóm dự án: Dự án quan trọng quốc gia.

## 3. Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án: Quốc hội.

## 4. Cấp quyết định đầu tư dự án: cấp quyết định đầu tư các dự án thành phần tương tự như dự án nhóm A theo quy định của Luật Đầu tư công.

## 5. Chủ đầu tư (giai đoạn lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi): Bộ Giao thông vận tải.

## 6. Sự cần thiết đầu tư

a) Bối cảnh chung

Trong bối cảnh ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, tăng trưởng kinh tế thế giới chậm hơn giai đoạn trước, thương mại và đầu tư quốc tế có xu hướng giảm, các tập đoàn đa quốc gia tái phân bổ cơ sở sản xuất kinh doanh, hình thành những liên minh kinh tế mới, các nước có thể tận dụng thời cơ để đẩy nhanh chương trình cải cách và đón nhận làn sóng đầu tư mới.

Nền kinh tế trong nước đối mặt với rất nhiều khó khăn, thách thức, tiềm ẩn nhiều rủi ro[[5]](#footnote-5). Mức độ tham gia của Việt Nam vào các chuỗi cung ứng toàn cầu và khu vực vẫn còn hạn chế, chủ yếu ở các công đoạn giản đơn. Năng lực cạnh tranh của nền kinh tế chưa cao.

Vùng đồng bằng sông Cửu Long là một trong những vùng kinh tế trọng điểm với nhiều tiềm năng và lợi thế, đặc biệt về nông nghiệp, thủy hải sản và du lịch. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng kinh tế của vùng vẫn chưa cao, chưa phát huy và khai thác đúng mức tiềm năng và lợi thế, đời sống người dân còn khó khăn. Một trong những nguyên nhân quan trọng là hệ thống kết cấu hạ tầng chưa phát triển còn nhiều hạn chế, trong đó có hạ tầng giao thông.

b) Sự cần thiết đầu tư

Việc sớm đầu tư Dự án là hết sức cấp thiết với các lý do sau:

*Một là,* thực hiện các mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần XIII và Nghị quyết của Bộ Chính trị

Tổng kết 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011 - 2020 và Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, kết cấu hạ tầng giao thông đã có chuyển biến tích cực, một số công trình trọng điểm đã được đầu tư đưa vào khai thác, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, nâng cao sức cạnh tranh cho nền kinh tế. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và hạ tầng giao thông nói riêng vẫn chưa bảo đảm tính đồng bộ, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc còn chậm[[6]](#footnote-6), chưa hợp lý, phân bổ chưa hài hòa[[7]](#footnote-7) giữa các vùng kinh tế trọng điểm, vùng động lực và vùng khó khăn.

Việc thực hiện đầu tư đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng phù hợp với nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 13-NQ/TW là *"Ưu tiên phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, nhất là kết cấu hạ tầng giao thông, hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải"* và *"Đến năm 2030, hoàn thành hệ thống đường bộ cao tốc kết nối vùng với vùng Đông Nam Bộ, hệ thống cảng biển và các cửa khẩu quốc tế gồm các tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông,... Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng..."*; chủ trương của Ban Chấp hành Trung ương Đảng tại Kết luận số 11-KL/TW về nhiệm vụ, giải pháp phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 là *“Đẩy mạnh xây dựng, phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược đồng bộ, hiện đại, nhất là hệ thống hạ tầng giao thông (đường bộ cao tốc, đường hàng không, đường sắt, đường thủy) ở các vùng kinh tế trọng điểm và những vùng còn khó khăn, hạ tầng tăng cường năng lực ứng phó biến đổi khí hậu, nhất là ở vùng đồng bằng sông Cửu Long; thúc đẩy phát triển hạ tầng kết nối các phương thức vận tải, logistics”* và chủ trương đột phá chiến lược để phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 - 2030 đã được xác định tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng là *“xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông”* để thực hiện mục tiêu *“Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc”*.

*Hai là,* đáp ứng nhu cầu vận tải trên hành lang kinh tế Tây Bắc - Đông Nam, là hành lang vận tải trục ngang lớn, quan trọng nhất ở trung tâm vùng đồng bằng sông Cửu Long, phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội cả khu vực, tạo nên khung kết cấu hạ tầng chiến lược trong vùng

Theo số liệu thống kê đến năm 2020, vùng đồng bằng sông Cửu Long có khối lượng vận chuyển lớn[[8]](#footnote-8), hệ thống sông, kênh dày đặc nên giao thông đường thủy phát triển, với ưu thế giá thành rẻ, thân thiện môi trường; tỷ trọng vận tải hàng hóa bằng phương thức này luôn ở mức cao; tuy nhiên do tốc độ thấp nên không thích hợp với vận tải hành khách, một số loại hàng hóa có giá trị, yêu cầu thời gian vận tải ngắn. Mạng lưới đường bộ trong vùng hiện đáp ứng dưới 30% khối lượng vận tải hàng hóa và 80% khối lượng vận tải hành khách, nhưng quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật còn thấp, tốc độ hạn chế nên chưa phát huy tối đa các tiềm năng, thế mạnh của vùng[[9]](#footnote-9).

Cảng Trần Đề được quy hoạch đến năm 2030 với năng lực thông qua khoảng 50 - 55 triệu tấn/năm, giai đoạn đến 2050 dự kiến đạt 130 -150 triệu tấn/năm[[10]](#footnote-10), khi hình thành có vai trò là cảng cửa ngõ, là động lực cho vùng đồng bằng sông Cửu Long phát triển, chuyển tiếp hàng hóa xuất nhập khẩu cho Campuchia và các nước tiểu vùng sông Mê Kông. Do vậy, việc đầu tư tuyến đường bộ cao tốc kết nối từ cửa khẩu Tịnh Biên đến cảng Trần Đề là yếu tố quan trọng để đáp ứng nhu cầu vận tải phục vụ phát triển.

*Ba là,* cải thiện năng lực cạnh tranh của quốc gia nói chung và của vùng đồng bằng sông Cửu Long nói riêng

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông luôn đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia; là một trong những chỉ số quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của các quốc gia.

Theo báo cáo năng lực cạnh tranh toàn cầu của Diễn đàn kinh tế thế giới năm 2019, năng lực cạnh tranh của Việt Nam xếp hạng thứ 67/141 nền kinh tế, đứng thứ 7 trong khu vực Đông Nam Á[[11]](#footnote-11) nhưng chỉ số liên quan đến kết cấu hạ tầng đường bộ[[12]](#footnote-12) chỉ đứng thứ 103. Chỉ số này cho thấy, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ chưa đáp ứng yêu cầu, tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và làm giảm năng lực canh tranh của nền kinh tế.

*Bốn là,* tạo tiền đề, động lực và không gian mới phục vụ phát triển kinh tế

Kinh nghiệm thời gian qua cho thấy, các địa phương có đường bộ cao tốc đi qua đều có mức tăng trưởng kinh tế cao hơn bình quân cả nước, nâng cao đời sống nhân dân, tạo thế và lực mới cho các địa phương[[13]](#footnote-13).

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông nói chung và vùng đồng bằng sông Cửu Long nói riêng chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế, chưa bảo đảm tính đồng bộ, hiệu quả, chưa khai thác hết tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội khu vực. Với ưu thế năng lực thông hành lớn, tốc độ cao, thuận tiện, an toàn, tuyến đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng rút ngắn khoảng cách di chuyển từ Châu Đốc đến cảng Trần Đề khoảng 12 km và thời gian 1,5 - 2,0 giờ so với các quốc lộ hiện hữu[[14]](#footnote-14); cùng với hệ thống kết cấu hạ tầng hiện đã và đang đầu tư tạo ra không gian mới để phát triển kinh tế, khai thác có hiệu quả quỹ đất, tạo ra nguồn lực đầu tư phát triển.

*Năm là*, phát triển phương thức vận tải bền vững hiện đại, góp phần giảm tai nạn giao thông

Theo ước tính của Ngân hàng phát triển châu Á, thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra ở Việt Nam khoảng 2,9% GDP cả nước (5 - 12 tỷ USD). Việc đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc sẽ tạo ra một hệ thống đường bộ có tốc độ vận tải lớn, năng lực vận tải cao và an toàn, góp phần làm giảm tai nạn giao thông, bảo vệ môi trường và giảm thiểu những hệ lụy liên quan.

## 7. Sự phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia

Việc đầu tư Dự án phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội đã được Đại hội XIII của Đảng và Quốc hội khóa XV thông qua; phù hợp quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch của các ngành, các địa phương có liên quan. Cụ thể:

a) Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội

Việc đầu tư Dự án phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, trong đó xác định *“Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc…, nghiên cứu, xây dựng một số tuyến đường bộ cao tốc như Cần Thơ - Cà Mau, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng…”*. Đồng thời, phù hợp với các Nghị quyết và Kết luận của Bộ Chính trị đối với vùng đồng bằng sông Cửu Long và thành phố Cần Thơ[[15]](#footnote-15).

b) Quy hoạch

- Quy hoạch mạng lưới đường bộ: việc đầu tư Dự án phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021, theo đó tuyến cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng (CT34) có tiến trình đầu tư trước 2030.

Theo Luật Quy hoạch, trên cơ sở quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã phê duyệt, hiện nay các địa phương đang cập nhật, điều chỉnh các quy hoạch về không gian các hoạt động kinh tế - xã hội, quốc phòng, hệ thống đô thị và nông thôn, các khu chức năng, phân bố đất đai, sử dụng tài nguyên và bảo vệ môi trường trên cơ sở kết nối quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng.

- Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng đồng bằng sông Cửu Long: việc đầu tư Dự án phù hợp với Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 278/QĐ-TTg ngày 28 tháng 02 năm 2022. Trong đó, phương hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông cũng xác định việc đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng nhằm tăng cường kết nối với hệ thống cảng biển trong vùng và các cửa khẩu quốc tế.

- Quy hoạch sử dụng đất: việc đầu tư Dự án phù hợp với Quy hoạch sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Kế hoạch sử dụng đất quốc gia 5 năm 2021 - 2025 đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 39/2021/QH15 ngày 13 tháng 11 năm 2021.

c) Kế hoạch

- Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội: việc đầu tư Dự án phù hợp với Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 được Quốc hội phê duyệt tại Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021: Tăng cường kết nối giữa các đô thị trong nước và khu vực, phát triển hạ tầng giao thông kết nối vùng đồng bằng sông Cửu Long với vùng Đông Nam Bộ và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Kế hoạch đầu tư công trung hạn: việc đầu tư Dự án phù hợp với Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 (Dự án được dự kiến phân bổ khoảng 14.247 tỷ đồng) và phù hợp với Nghị quyết 43/2022/QH15 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội (Dự án trong danh mục Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 đang triển khai thực hiện, bảo đảm đủ thủ tục đầu tư theo quy định; Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội dự kiến phẩn bổ khoảng 3.800 tỷ đồng).

## 8. Mục tiêu đầu tư dự án

Hình thành trục ngang trung tâm vùng đồng bằng sông Cửu Long kết nối các trục dọc[[16]](#footnote-16), phát huy hiệu quả các dự án đã và đang đầu tư, đáp ứng nhu cầu vận tải trên hành lang kinh tế Tây Bắc - Đông Nam của vùng; tạo dư địa, động lực phát triển không gian vùng với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại, kết nối các trung tâm kinh tế, cửa khẩu quốc tế và cảng biển; nâng cao năng lực cạnh tranh, tạo động lực liên kết, thúc đẩy hợp tác và phát triển vùng; góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh, xóa đói giảm nghèo; từng bước thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng.

## 9. Sơ bộ về phạm vi, địa điểm, quy mô

a) Phạm vi đầu tư, địa điểm

- Phạm vi đầu tư: điểm đầu dự án giao với Quốc lộ 91, thành phố Châu Đốc, tỉnh An Giang; điểm cuối dự án tại khu vực cảng Trần Đề, tỉnh Sóc Trăng. Tổng chiều dài khoảng 188,2 km.

- Địa điểm: tỉnh An Giang (khoảng 56,7 km), thành phố Cần Thơ (khoảng 37,7 km), tỉnh Hậu Giang (khoảng 37,7 km) và tỉnh Sóc Trăng (khoảng 56,1 km).

b) Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật

- Quy mô:

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050[[17]](#footnote-17), tuyến đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng có quy mô là 6 làn xe. Căn cứ kết quả dự báo nhu cầu vận tải, quá trình lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Chính phủ đã chỉ đạo nghiên cứu nhiều phương án về quy mô đầu tư[[18]](#footnote-18). Trên cơ sở phân tích, đánh giá kỹ về ưu, nhược điểm của từng phương án[[19]](#footnote-19), trong bối cảnh nguồn lực nhà nước còn khó khăn, để phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn, bảo đảm hiệu quả đầu tư, kiến nghị đầu tư phân kỳ mặt cắt ngang quy mô 4 làn xe (Bnền = 17 m, bố trí làn dừng xe khẩn cấp không liên tục) bảo đảm tốc độ khai thác 80 km/h, toàn bộ các yếu tố hình học, kỹ thuật đáp ứng tiêu chuẩn đường ô tô cao tốc với tốc độ thiết kế 100 km/h; giải phóng mặt bằng ngay theo quy mô quy hoạch được duyệt[[20]](#footnote-20).

Quy mô đầu tư giai đoạn phân kỳ phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc và hướng dẫn thiết kế, tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư đường cao tốc[[21]](#footnote-21); bảo đảm khai thác an toàn, đáp ứng các tiêu chí hiện đại, đồng bộ, bảo đảm thuận lợi khi thực hiện mở rộng trong giai đoạn hoàn chỉnh theo quy mô quy hoạch.

- Tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng:

Áp dụng tiêu chuẩn đường ô tô cao tốc với tốc độ thiết kế 100 km/h (TCVN 5729:2012: đường ô tô cao tốc - yêu cầu thiết kế).

Dự án áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại từ giai đoạn chuẩn bị dự án[[22]](#footnote-22), giai đoạn thực hiện dự án[[23]](#footnote-23) và giai đoạn vận hành khai thác[[24]](#footnote-24) nhằm bảo đảm an toàn, thuận tiện cho người sử dụng dịch vụ và các cơ quan quản lý, khai thác dự án.

## 10. Phương án thiết kế sơ bộ

a) Hướng tuyến

Tuyến có điểm đầu giao với Quốc lộ 91 và đi theo hướng Đông Nam song song với Quốc lộ 91[[25]](#footnote-25); tiếp theo đó, tuyến đi qua địa phận tỉnh Sóc Trăng[[26]](#footnote-26) và kết thúc giao với Quốc lộ Nam Sông Hậu[[27]](#footnote-27) tại khu vực cảng Trần Đề theo quy hoạch.

b) Trắc dọc

Bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật đường ô tô cao tốc giai đoạn hoàn chỉnh, bảo đảm tần suất thiết kế và các vị trí khống chế cao độ.

c) Trắc ngang

Giai đoạn phân kỳ mặt cắt ngang 4 làn xe, bề rộng nền đường 17m, bố trí làn dừng xe khẩn cấp không liên tục, bề rộng cầu 17,5 m; giai đoạn hoàn thiện sẽ đầu tư mở rộng phù hợp với quy mô quy hoạch.

d) Nền đường, mặt đường

- Nền đường sử dụng vật liệu đắp thông thường bảo đảm các yêu cầu kỹ thuật của dự án; đoạn qua vùng địa chất yếu xử lý bảo đảm độ ổn định.

- Mặt đường bê tông nhựa, cường độ đáp ứng các yêu cầu theo tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô cao tốc.

đ) Nút giao

Xây dựng các nút giao liên thông, trực thông bảo đảm kết nối thuận lợi, khai thác an toàn, tận dụng tối đa khi mở rộng theo quy mô quy hoạch.

e) Công trình phòng hộ và an toàn giao thông

Xây dựng, lắp đặt hệ thống lan can phòng hộ, biển báo, vạch sơn... bảo đảm an toàn, thuận tiện cho người, phương tiện tham gia giao thông trên tuyến theo tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41:2019/BGTVT và các quy định hiện hành.

g) Đường gom, hầm chui dân sinh

Xây dựng hệ thống đường gom kết hợp với hầm chui dân sinh, bảo đảm lưu thông thuận lợi, giảm thiểu chia cắt cộng đồng dân cư hai bên tuyến.

h) Công trình cầu

Xây dựng cầu trên tuyến chính và cầu vượt ngang có kết cầu bằng bê tông cốt thép và bê tông cốt thép dự ứng lực.

i) Hệ thống thu phí, hệ thống giao thông thông minh và trạm dừng nghỉ

- Hệ thống thu phí: áp dụng công nghệ thu phí tự động không dừng, có tổ chức quản lý, vận hành khai thác phù hợp, bảo đảm thống nhất, đồng bộ và hiệu quả.

- Hệ thống giao thông thông minh[[28]](#footnote-28): đầu tư hệ thống quản lý giao thông, thông tin liên lạc, truyền dẫn hiện đại thuận lợi cho việc quản lý, khai thác, bảo đảm an toàn, tiện nghi cho người, phương tiện tham gia giao thông.

- Trạm dừng nghỉ: xây dựng trạm dừng nghỉ quy mô loại 1[[29]](#footnote-29), cung cấp các dịch vụ phục vụ cho người và phương tiện tham gia giao thông.

## 11. Sơ bộ về phương án giải phóng mặt bằng

a) Phạm vi giải phóng mặt bằng

Giải phóng mặt bằng với quy mô 6 làn xe theo quy hoạch. Phạm vi giải phóng mặt bằng được xác định theo quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

b) Sơ bộ diện tích đất chiếm dụng

- Tổng diện tích đất chiếm dụng khoảng 1.205 ha, trong đó: đất trồng lúa khoảng 860 ha, đất dân cư khoảng 24 ha, đất trồng cây lâu năm 127 ha, đất trồng cây hàng năm 64,93 ha, đất nuôi trồng thủy hải sản 10,07 ha, đất công cộng 119 ha.

- Số hộ bị ảnh hưởng khoảng 1.194 hộ, số hộ tái định cư khoảng 1.075 hộ.

c) Sơ bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (đã bao gồm dự phòng): khoảng 8.487 tỷ đồng.

d) Tổ chức thực hiện

Công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư sẽ được tách thành tiểu dự án độc lập trong quyết định đầu tư để giao cho các địa phương tổ chức thực hiện.

## 12. Hình thức đầu tư

Mặc dù dự án có ý nghĩa rất quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội, tạo ra tiền đề động lực, không gian mới cho phát triển kinh tế, bảo đảm quốc phòng, an ninh; tuy nhiên nhiều lợi ích như nguồn lợi từ quỹ đất, phát triển kinh tế - xã hội của khu vực... nhà đầu tư không thể thu hồi vốn trực tiếp trên đầu phương tiện. Theo tính toán, nếu đầu tư theo phương thức đối tác công tư, mức vốn góp của nhà nước lên đến 60% tổng mức đầu tư với thời gian thu phí hoàn vốn 30 năm, vượt quá mức tối đa 50% theo quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư. Chính phủ kiến nghị áp dụng hình thức đầu tư công. Sau khi hoàn thành, sẽ thu phí để hoàn trả phần vốn ngân sách nhà nước đã bố trí cho dự án.

## 13. Dự kiến tiến độ và thời gian thực hiện dự án

Thực tiễn triển khai cho thấy, các dự án đường bộ cao tốc có quy mô, yêu cầu kỹ thuật phức tạp, tổng mức đầu tư lớn, thời gian chuẩn bị và hoàn thiện các thủ tục đầu tư theo quy định pháp luật để khởi công dự án thường cần khoảng 3 năm (phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư[[30]](#footnote-30), phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán, đấu thầu lựa chọn nhà thầu, đền bù giải phóng mặt bằng..), thời gian thi công hoàn thành công trình tối thiểu từ 2 - 3 năm[[31]](#footnote-31). Chính vì vậy, nếu theo trình tự, thủ tục hiện nay phần lớn các dự án đường bộ cao tốc khó có thể hoàn thành trong một kỳ trung hạn[[32]](#footnote-32).

Với đặc thù của vùng đồng bằng sông Cửu Long, tuyến cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng chủ yếu đi qua khu vực nền đất yếu, cần thời gian xử lý đất yếu chiếm tới 12 - 15 tháng; đây cũng là tuyến đi mới hoàn toàn, xa hệ thống đường hiện hữu nên điều kiện để tiếp cận mặt bằng, tập kết máy móc thiết bị, vật liệu để triển khai thi công khó khăn. Đồng thời, đặc điểm thời tiết và khí hậu vùng đồng bằng sông Cửu Long chịu ảnh hưởng lớn bởi mùa mưa thường từ tháng 6 đến tháng 11 hàng năm, mùa lũ từ tháng 8 đến tháng 11 hàng năm nên ảnh hưởng rất lớn đến thời gian thực tế thi công ngoài hiện trường.

 Với các điều kiện đặc thù nêu trên, Chính phủ đã xây dựng một số cơ chế chính sách đặc thù và nếu được áp dụng, dự kiến tiến độ hoàn thành dự án như sau: chuẩn bị dự án năm 2022; khởi công năm 2023, cơ bản hoàn thành năm 2025.

## 14. Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn

a) Sơ bộ tổng mức đầu tư

Căn cứ xác định sơ bộ tổng mức đầu tư: căn cứ quy mô, công suất theo phương án thiết kế sơ bộ của Dự án và suất vốn đầu tư xây dựng[[33]](#footnote-33), dữ liệu chi phí của các dự án tương tự về loại, cấp công trình, quy mô, công suất, tính chất dự án đã thực hiện, phân tích, đánh giá để điều chỉnh quy đổi về mặt bằng giá thị trường phù hợp với địa điểm xây dựng, bổ sung những chi phí cần thiết khác của dự án để xây dựng sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án.

Sơ bộ tổng mức đầu tư giai đoạn 1 khoảng 44.691 tỷ đồng, bao gồm:

|  |  |
| --- | --- |
| - Chi phí xây dựng: | 27.553 tỷ đồng; |
| - Chi phí thiết bị: | 981 tỷ đồng; |
| - Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư (đã bao gồm dự phòng): | 8.487 tỷ đồng; |
| - Chi phí quản lý dự án, tư vấn, chi phí khác: | 2.568 tỷ đồng; |
| - Chi phí dự phòng (không bao gồm dự phòng chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư): | 5.102 tỷ đồng. |

Kết quả tính toán sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án được so sánh với chi phí đầu tư một số dự án đường bộ cao tốc có quy mô, tính chất tương đồng đang triển khai đầu tư trong cùng khu vực, so sánh với suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình do Bộ Xây dựng ban hành cho thấy cơ bản bảo đảm độ tin cậy[[34]](#footnote-34).

Trên cơ sở tiến độ triển khai các hạng mục công việc của Dự án, dự kiến nhu cầu bố trí vốn để cơ bản hoàn thành Dự án trong giai đoạn từ năm 2022 đến năm 2025 khoảng 35.753 tỷ đồng (khoảng 80% sơ bộ tổng mức đầu tư), nhu cầu vốn năm 2026 khoảng 8.938 tỷ đồng[[35]](#footnote-35) (khoảng 20% sơ bộ tổng mức đầu tư).

b) Nguồn vốn và khả năng cân đối vốn

Dự án đã được Chính phủ đề xuất trong danh mục dự án thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội[[36]](#footnote-36) và thuộc đối tượng ưu tiên theo Nghị quyết số 43/2022/QH15 được áp dụng cơ chế chỉ định thầu có tiết kiệm 5% theo khoản 1 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 do đó nhu cầu vốn trong giai đoạn 2022 - 2025 sẽ giảm 1.267 tỷ đồng, còn khoảng 34.486 tỷ đồng.

Để bảo đảm đủ nguồn vốn triển khai dự án, trong điều kiện ngân sách trung ương còn hạn hẹp, nhưng đang phải cân đối cho nhiều nhiệm vụ chi thuộc trách nhiệm của ngân sách trung ương, đặc biệt là các dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng là mục tiêu xác định trong Văn kiện Đại hội Đảng lần thứ XIII, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải và các địa phương rà soát kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi năm 2021 của trung ương và địa phương để tập trung nguồn lực cho các dự án trọng điểm, trong đó có dự án này.

Ngoài nguồn vốn đã dự kiến bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 cho dự án này, Chính phủ đã huy động từ các nguồn khác nhau gồm: nguồn vốn từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, ngân sách địa phương (từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi năm 2021 và rà soát, cơ cấu lại kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025) và tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021, cụ thể như sau:

(1) Nguồn vốn thuộc Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 đã được phân bổ của Bộ Giao thông vận tải khoảng 18.316 tỷ đồng, bao gồm:

- Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 đã dự kiến phân bổ cho Dự án khoảng 14.248 tỷ đồng: tại khoản 4 Điều 3 và Mục III Phụ lục IV của Nghị quyết số 29/2021/QH15, Quốc hội đã dự kiến phân bổ vốn cho các dự án đường bộ cao tốc, dự án trọng điểm khác dự kiến thực hiện trong giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 78.719 tỷ đồng, tương ứng với số dự kiến phân bổ cho các dự án trong Báo cáo số 243/BC-CP của Chính phủ, trong đó dự kiến phân bổ cho dự án này là 14.248 tỷ đồng.

- Khoảng 4.068 tỷ đồng từ rà soát, cắt giảm cân đối lại kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 của Bộ Giao thông vận tải (tổng cộng khoảng 7.348 tỷ đồng).

(2) Nguồn vốn từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội khoảng 3.800 tỷ đồng: Dự án đã được Chính phủ báo cáo Quốc hội đề nghị đưa vào Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội. Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội. Dự án đáp ứng các nguyên tắc, tiêu chí lựa chọn và phân bổ vốn theo quy định của Nghị quyết số 43/2022/QH15[[37]](#footnote-37). Thực hiện Nghị quyết 43/2022/QH15 của Quốc hội, hiện Chính phủ đang rà soát, hoàn thiện danh mục các dự án sử dụng nguồn vốn của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho ý kiến trước khi phân bổ vốn; trong đó Chính phủ thống nhất trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội bố trí 3.800 tỷ đồng nguồn vốn từ Chương trình cho dự án này theo đúng Báo cáo số 01/BC-CP và Tờ trình số 02/TTr-CP trước đây.

(3) Nguồn ngân sách địa phương là 3.823,5 tỷ đồng[[38]](#footnote-38).

(4) Nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021: Năm 2021, ngân sách trung ương vượt thu khoảng 53.000 tỷ đồng; 4 tháng đầu năm 2022 đã thu đạt khoảng 45% dự toán kế hoạch năm. Sau khi bố trí cho các nhiệm vụ chi ưu tiên (bổ sung nguồn thực hiện chính sách tiền lương, thực hiện một số chính sách an sinh xã hội, giảm bội chi...), Chính phủ đang chỉ đạo xây dựng phương án, báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội ưu tiên bố trí cho 03 dự án đường bộ cao tốc[[39]](#footnote-39) từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021 khoảng 13.796 tỷ đồng[[40]](#footnote-40), trong đó dự kiến bố trí cho dự án này khoảng 8.547 tỷ đồng.

Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, rà soát, báo cáo Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội phân bổ Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, điều chỉnh Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, danh mục dự án thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội; chỉ đạo Ủy ban nhân dân các tỉnh rà soát danh mục đầu tư công trung hạn, trình Hội đồng nhân dân ban hành nghị quyết bố trí đầy đủ nguồn vốn tham gia vào các dự án; chỉ đạo Bộ Tài chính chủ trì, xây dựng, trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội phương án phân bổ vốn sử dụng nguồn ngân sách tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021.

Như vậy, toàn bộ nguồn vốn trong giai đoạn 2022 - 2025 đã được cân đối đầy đủ. Nguồn vốn năm 2026 được ưu tiên[[41]](#footnote-41) bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030.

c) Nhu cầu vốn hàng năm

Căn cứ tiến độ thực hiện Dự án, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải xây dựng nhu cầu vốn hàng năm dự kiến như sau: năm 2022 khoảng 100 tỷ đồng, năm 2023 khoảng 14.814 tỷ đồng, năm 2024 khoảng 11.634 tỷ đồng, năm 2025 khoảng 9.205 tỷ đồng và năm 2026 khoảng 8.938 tỷ đồng.

Trong 2 năm 2022, 2023, Chính phủ ưu tiên giải ngân toàn bộ nguồn vốn trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021 tổng cộng khoảng 12.347 tỷ đồng.

## 15. Xác định sơ bộ chi phí vận hành, bảo dưỡng, duy tu, sửa chữa lớn trong giai đoạn khai thác vận hành dự án

* Chi phí quản lý, vận hành khai thác được tính toán theo hướng dẫn tại Thông tư số 14/2021/TT-BXD ngày 08 tháng 9 năm 2021 của Bộ Xây dựng và tham khảo tỷ lệ của dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020.
* Chi phí bảo trì thường xuyên, sửa chữa định kỳ được tính toán theo hướng dẫn tại Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT ngày 06 tháng 7 năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải và các quy định hiện hành của Nhà nước. Tỷ lệ xác định tại Phụ lục I, Thông tư số 14/2021/TT-BXD ngày 08 tháng 9 năm 2021 của Bộ Xây dựng về hướng dẫn xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng.
* Chi phí thay thế thiết bị được tính toán dựa trên mức chi phí đầu tư ban đầu và thông số kỹ thuật của các thiết bị do nhà sản xuất cung cấp.

Cơ quan được giao quản lý, vận hành, khai thác tuyến đường[[42]](#footnote-42) sẽ chịu trách nhiệm thanh toán các chi phí nêu trên.

## 16. Sơ bộ hiệu quả đầu tư và đánh giá tác động của dự án

a) Sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội

- Nhóm yếu tố có thể định lượng thông qua kết quả tính toán: kết quả tính toán với các chỉ tiêu định lượng như giá trị hiện tại thuần (E-NPV) = 3.763,88 tỷ đồng (>0)[[43]](#footnote-43), tỷ suất nội hoàn kinh tế bình quân (E-IRR) = 12,93% (>12%)[[44]](#footnote-44) và tỷ suất lợi ích - chi phí bình quân (B/C) = 1,1 (>1)[[45]](#footnote-45) cho thấy Dự án đạt hiệu quả về kinh tế - xã hội.

- Nhóm yếu tố mang lại hiệu quả cao nhưng không thể định lượng:

Thực tiễn cho thấy, đường cao tốc sau khi hoàn thành, đưa vào khai thác đã mang lại hiệu quả rõ rệt về phát triển kinh tế - xã hội, tạo không gian phát triển, chuyển dịch cơ cấu kinh tế tại địa phương[[46]](#footnote-46) và khu vực, phát huy tiềm năng lợi thế, góp phần xóa đói, giảm nghèo.

Về kinh tế: phát huy hiệu quả đầu tư các dự án cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống, dự án tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi; tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đang chuẩn bị đầu tư…; tạo nguồn lực và không gian phát triển mới; góp phần tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng.

Về du lịch: thúc đẩy phát triển và khai thác các tiềm năng sẵn có của các địa phương về du lịch.

Về xã hội: giảm thiểu tai nạn giao thông; tạo việc làm, tăng thu nhập cho người dân, góp phần xóa đói giảm nghèo.

Về môi trường: giảm thiểu tác động môi trường về khí thải, bụi, tiếng ồn... so với khi chưa có dự án.

Từ những kết quả tính toán, phân tích nêu trên cho thấy, việc đầu tư Dự án bảo đảm hiệu quả về kinh tế - xã hội.

b) Sơ bộ về phương án thu hồi vốn nhà nước

Sau khi Dự án hoàn thành sẽ tổ chức thu phí để hoàn trả số vốn ngân sách trung ương đã bố trí đầu tư cho Dự án theo quy định của pháp luật (tương tự các dự án thành phần đầu tư công của Dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 và giai đoạn 2021 - 2025 đã được Quốc hội thông qua chủ trương tại các Nghị quyết số 52/2017/QH14, Nghị quyết số 44/2022/QH15).

c) Đánh giá tác động về quốc phòng, an ninh

Dự án hoàn thành sẽ hình thành tuyến cao tốc có khả năng cơ động nhanh khi cần thiết, góp phần củng cố quốc phòng, an ninh, phục vụ tốt cho chiến lược xây dựng và bảo vệ Tổ quốc.

d) Đánh giá tác động dự án BOT liên quan

Dự án có hướng tuyến song hành với các quốc lộ hiện hữu, trong đó chỉ có một đoạn trên Quốc lộ 91[[47]](#footnote-47) đang được đầu tư BOT thu phí hoàn vốn. Khi đưa Dự án vào khai thác sẽ có những tác động cả tích cực và tiêu cực đối với dự án BOT. Về mặt tích cực, khi Dự án đưa vào khai thác sẽ tạo ra động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội đối với khu vực Dự án đi qua trong đó bao gồm cả các khu vực dọc theo các tuyến quốc lộ do đó nhu cầu vận tải nội vùng trên tuyến các tuyến quốc lộ tăng lên, góp phần tăng doanh thu dự án BOT. Về mặt tiêu cực, một phần các phương tiện chỉ có nhu cầu đi thẳng sẽ có xu hướng phân lưu sang đường cao tốc, làm giảm doanh thu của dự án BOT trên Quốc lộ 91. Tuy nhiên, Dự án khi đưa vào khai thác được thực hiện thu phí để hoàn trả vốn ngân sách nhà nước đã đầu tư, mức phí của đường cao tốc sẽ cao hơn với mức phí thu trên quốc lộ nên tác động của Dự án làm giảm doanh thu dự án BOT trên Quốc lộ 91 là không lớn.

Hiện nay, doanh thu của dự án BOT trên Quốc lộ 91 đang bị ảnh hưởng do chưa được tăng giá phí theo quy định hợp đồng, đặc biệt lưu lượng xe giảm do tác động của đại dịch Covid-19 và tạm dừng thu phí trạm T2 để xử lý các bất cập. Bộ Giao thông vận tải đề xuất và Thủ tướng Chính phủ đã có ý kiến chỉ đạo[[48]](#footnote-48) nghiên cứu, xây dựng lộ trình áp dụng mức giá vé điều chỉnh bảo đảm các bên thực hiện đầy đủ trách nhiệm theo hợp đồng BOT đã ký, trong đó lưu ý đánh giá ảnh hưởng tác động bởi yếu tố khách quan do đại dịch Covid-19 phức tạp.

Tại thời điểm này[[49]](#footnote-49), chưa thể định lượng được các tác động tích cực và tiêu cực. Sau khi Dự án đưa vào khai thác, Bộ Giao thông vận tải sẽ chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam thực hiện giám sát doanh thu dự án BOT trên Quốc lộ 91 để đề xuất phương án xử lý. Trường hợp doanh thu sụt giảm sẽ kéo dài thời gian thu phí theo quy định của hợp đồng; trường hợp không khả thi sẽ báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét phương án sử dụng một phần kinh phí từ nhượng quyền thu phí tuyến cao tốc để hỗ trợ cho dự án BOT.

## 17. Đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội

a) Đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội

Trong quá trình lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội khi đầu tư dự án, với đầy đủ nội dung trên tất cả các khía cạnh: rủi ro biến đổi khí hậu, điều kiện tự nhiên, tài nguyên sinh vật, hệ sinh thái, kinh tế - xã hội, chiếm dụng đất thổ cư, đất nông nghiệp, đa dạng sinh học... trong các giai đoạn chuẩn bị dự án[[50]](#footnote-50), thực hiện dự án[[51]](#footnote-51) và quá trình vận hành khai thác[[52]](#footnote-52).

Đồng thời, báo cáo đánh giá tác động môi trường, xã hội đã nhận diện những tác động tiêu cực của dự án và đưa ra các định hướng về giải pháp kiểm soát, phòng ngừa, giảm thiểu các tác động tiêu cực trong quá trình đầu tư xây dựng và vận hành khai thác.

b) Khả năng thoát lũ, tích nước, chuyển nước

Vùng đồng bằng sông Cửu Long có chế độ thủy văn, thoát lũ và tích nước khác nhau theo từng tiểu vùng[[53]](#footnote-53). Dự án đã hoạch định hệ thống cầu, cống bảo đảm khả năng thoát lũ, tích nước phù hợp với từng tiểu vùng. Hướng tuyến Dự án chạy song hành với hệ thống thoát lũ vùng Đồng Tháp Mười và cắt qua hệ thống thoát lũ vùng tứ giác Long Xuyên (kênh Trà Sư đến kênh Ranh Châu Phú) nên ảnh hưởng đến thoát lũ là không đáng kể, phù hợp với hồ sơ Quy hoạch phòng, chống thiên tai và thủy lợi thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050[[54]](#footnote-54). Trong bước tiếp theo, khi có đủ số liệu tính toán, cơ quan chủ quản sẽ tiếp tục phối hợp với Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thông để bảo đảm khẩu độ các công trình bảo đảm thoát lũ, tích nước cho các tiểu vùng nói riêng và cả vùng nói chung.

## 18. Ngành, lĩnh vực: ngành giao thông vận tải; lĩnh vực đường bộ.

## 19. Tổ chức thực hiện

a) Phân chia dự án thành phần

Theo Nghị quyết số 43/2022/QH15 của Quốc hội, Dự án thuộc đối tượng được áp dụng cơ chế đặc thù phân cấp cho các địa phương là cơ quan chủ quản thực hiện[[55]](#footnote-55) và Quốc hội giao Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định việc phân cấp cho các địa phương[[56]](#footnote-56).

Theo quy định của Luật Xây dựng[[57]](#footnote-57), việc phân chia các dự án thành phần cần bảo đảm điều kiện vận hành độc lập. Theo quy định này, đa số các dự án thành phần nằm trên địa bàn 02 tỉnh do phải phân chia các dự án thành phần theo phạm vi giữa các nút giao liên thông, không thuận lợi trong việc phân cấp ủy quyền cho các địa phương tổ chức thực hiện. Đồng thời, đây là dự án đầu tư công, nguồn vốn đã cân đối, tiến độ được triển khai đồng thời nên việc bảo đảm đưa vào khai thác đồng bộ là kiểm soát được.

Để thuận lợi việc phân cấp cho các địa phương, Chính phủ đã xây dựng một số nguyên tắc phân chia dự án thành phần như sau:

- Ưu tiên phân chia các dự án thành phần trong địa giới hành chính một tỉnh để thuận tiện cho việc phân cấp ủy quyền cho các địa phương.

- Trường hợp địa giới hành chính các địa phương nằm giữa các vị trí công trình cầu, toàn bộ công trình cầu sẽ thuộc về một dự án thành phần[[58]](#footnote-58), khi đó hai địa phương sẽ thống nhất giao cho một cơ quan có khối lượng lớn hơn làm cơ quan chủ trì thực hiện.

Trên cơ sở nguyên tắc nêu trên, Chính phủ kiến nghị phân chia dự án thành 04 dự án thành phần cụ thể như sau:

- Dự án thành phần 1 (Km0+000 - Km57+200) với chiều dài khoảng 57,2 km thuộc 02 tỉnh/thành phố An Giang và Cần Thơ[[59]](#footnote-59), sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 13.799 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 2 (Km57+200 - Km94+400) với chiều dài khoảng 37,2 km thuộc thành phố Cần Thơ, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 9.845 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 3 (Km94+400 - Km131+300) với chiều dài khoảng 36,9 km thuộc tỉnh Hậu Giang, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 9.927 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 4 (Km131+300 - Km188+200) với chiều dài khoảng 56,9 km thuộc 2 tỉnh Hậu Giang[[60]](#footnote-60) và Sóc Trăng, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 11.120 tỷ đồng.

Khi phân cấp cho các cơ quan chủ quản thực hiện, để bảo đảm việc chỉ đạo, điều hành tập trung, thống nhất trong quá trình triển khai, Thủ tướng Chính phủ sẽ giao Ban chỉ đạo Nhà nước các công trình trọng điểm với thành phần bao gồm các bộ, ngành, địa phương liên quan chỉ đạo triển khai thực hiện, giải quyết khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai dự án. Đối với các dự án thành phần phân cấp cho địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư, Bộ Giao thông vận tải là cơ quan chuyên môn về xây dựng, chủ trì thẩm định thiết kế cơ sở; đóng vai trò là cơ quan rà soát, điều phối bảo đảm chi phí đầu tư giữa các dự án thành phần, thống nhất về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật; đồng thời, là cơ quan chủ trì tổng hợp trình điều chỉnh chủ trương đầu tư (nếu có) và tổng hợp báo cáo Quốc hội hàng năm về tình hình thực hiện đầu tư.

(Chi tiết danh mục các dự án thành phần như Phụ lục kèm theo)

b) Hình thức quản lý dự án: thực hiện tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư công và các quy định có liên quan.

c) Thiết kế ba bước: thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công.

# III. CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH TRIỂN KHAI DỰ ÁN

Trong bối cảnh nguồn lực khó khăn, khối lượng công việc lớn, để có thể thực hiện thành công các kết luận, nghị quyết của Bộ Chính trị, các nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ đã cân nhắc lựa chọn cách tiếp cận mới để triển khai nhanh, đồng bộ, đẩy mạnh phân cấp, ủy quyền, phát huy trách nhiệm của địa phương, huy động các cấp vào cuộc và huy động tối đa mọi nguồn lực cả trung ương và địa phương tham gia dự án. Nếu được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, nguồn vốn, chấp thuận một số cơ chế chính sách đặc thù, Chính phủ quyết tâm tổ chức thực hiện dự án theo đúng Nghị quyết của Quốc hội. Trên cơ sở đó, Chính phủ đề nghị áp dụng một số cơ chế chính sách đặc thù như sau:

## 1. Áp dụng các cơ chế, chính sách đã được Quốc hội chấp thuận tại Nghị quyết số 43/2022/QH15

Tại Nghị quyết số 43/2022/QH15, Quốc hội đã cho phép các dự án thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội áp dụng 03 cơ chế chính sách liên quan đến chỉ định thầu, vật liệu xây dựng thông thường và phân cấp đầu tư dự án. Cụ thể:

- Tại khoản 1 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 quy định: “*Cho phép Thủ tướng Chính phủ, người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định việc chỉ định thầu trong 2 năm 2022 và 2023 đối với các gói thầu tư vấn, gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, gói thầu thực hiện đền bù, giải phóng mặt bằng và tái định cư, gói thầu xây lắp của các dự án quan trọng quốc gia, các dự án hạ tầng quan trọng có quy mô lớn, cấp bách về hạ tầng giao thông và y tế thuộc Chương trình; các nhà thầu thực hiện các gói thầu quy định tại khoản này đến khi hoàn thành dự án. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu*”.

- Tại khoản 2 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 quy định: “*Trong 2 năm 2022 và 2023, nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án hạ tầng giao thông quan trọng quốc gia thuộc Chương trình; việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại khoản này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật*”.

- Tại khoản 3 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 quy định: “*Trong 2 năm 2022 và 2023, cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý và có văn bản đề xuất làm cơ quan chủ quản thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn thuộc Chương trình (trừ Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 do Bộ GTVT là cơ quan chủ quản thống nhất quản lý) trên cơ sở đã sử dụng tối đa năng lực của Bộ GTVT. Cơ quan chủ quản quy định tại khoản này được thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc đến khi hoàn thành dự án*”.

Dự án thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và đáp ứng các tiêu chí[[61]](#footnote-61) áp dụng cơ chế chính sách, do đó Dự án được áp dụng cơ chế chính sách về vật liệu xây dựng thông thường và Thủ tướng Chính phủ quyết định việc áp dụng cơ chế chính sách về chỉ định thầu và phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương. Các cơ chế chính sách này được áp dụng trong 2 năm 2022, 2023 và cho phép đối tượng được chỉ định thầu, được khai thác mỏ khoáng sản, được giao làm cơ quan chủ quản được thực hiện đến khi hoàn thành dự án.

## 2. Cho phép trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần tương tự dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 đã được Quốc hội chấp thuận tại Nghị quyết số 44/2022/QH15

Theo quy định của Luật Đầu tư công[[62]](#footnote-62), đối với các dự án quan trọng quốc gia, thẩm quyền quyết định đầu tư là Thủ tướng Chính phủ[[63]](#footnote-63).

Từ thực tiễn triển khai đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc trong gần 20 năm qua cho thấy công tác chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư cho đến khi hoàn thành đầu tư thường kéo dài từ 5 - 6 năm, cá biệt có những dự án kéo dài gần 10 năm. Ngoài các nguyên nhân chủ quan, có nguyên nhân do quá trình thực hiện qua nhiều cấp, nhiều khâu với nhiều trình tự, thủ tục làm kéo dài thời gian triển khai dự án; chưa đẩy mạnh phân cấp, sự phối hợp giữa các cấp, các ngành chưa kịp thời, hiệu quả.

 Để đẩy mạnh phân cấp, nâng cao trách nhiệm và tăng tính chủ động cho các địa phương trong quá trình đầu tư các công trình hạ tầng quốc gia, Chính phủ kiến nghị trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần được thực hiện như dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công, tương tự cơ chế chính sách đối với Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 44/2022/QH15.

**3. Cho phép các địa phương bố trí ngân sách địa phương tham gia dự án**

Với vai trò quan trọng, tính cấp thiết cần đầu tư ngay và cơ bản hoàn thành trong năm 2025, đòi hỏi sự tập trung nguồn lực, chung sức, đồng lòng của cả trung ương và địa phương.

Theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và Luật Giao thông đường bộ, dự án đường bộ cao tốc thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương. Hiện nay, ngân sách trung ương đang phải cân đối cho nhiều dự án quan trọng quốc gia đặc biệt là các dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng là mục tiêu được xác định trong Văn kiện Đại hội Đảng lần thứ XIII. Trong khi, các địa phương là đối tượng được hưởng lợi trực tiếp từ việc đầu tư các dự án hạ tầng giao thông, tăng nguồn thu từ khai thác quỹ đất, phát triển kinh tế...

Để nâng cao trách nhiệm của các địa phương trong việc thực hiện chủ trương lớn của Đảng về đầu tư phát triển các dự án kết cấu hạ tầng giao thông chiến lược, chia sẻ một phần áp lực đối với ngân sách trung ương, gắn lợi ích đi liền với trách nhiệm, Ban cán sự đảng Chính phủ đã họp và các địa phương đã đồng thuận cao bằng văn bản tham gia một phần vốn ngân sách địa phương; Bộ Chính trị đã đồng ý chủ trương đầu tư dự án bằng vốn đầu tư công từ ngân sách trung ương và ngân sách địa phương[[64]](#footnote-64).

Vì vậy, Chính phủ kiến nghị Quốc hội cho phép các địa phương được bố trí một phần ngân sách địa phương để tham gia đầu tư Dự án.

## 4. Cho phép phân chia các dự án thành phần theo địa giới hành chính các tỉnh/thành phố

Theo quy định của Luật Xây dựng[[65]](#footnote-65), việc phân chia các dự án thành phần dẫn tới đa số các dự án thành phần nằm trên địa bàn 02 tỉnh, không thuận lợi trong việc phân cấp cho từng địa phương. Bên cạnh đó, do các dự án áp dụng hình thức đầu tư công, nguồn vốn đã được cân đối, triển khai đồng thời nên việc phân chia theo địa bàn từng địa phương vẫn bảo đảm đưa toàn bộ dự án vào vận hành đồng bộ.

Do đó, Chính phủ kiến nghị Quốc hội cho phép phân chia dự án thành phần theo nguyên tắc các dự án thành phần cơ bản nằm trong địa giới hành chính một tỉnh. Trường hợp địa giới hành chính các địa phương nằm giữa các vị trí công trình cầu, toàn bộ công trình cầu sẽ thuộc về một dự án thành phần[[66]](#footnote-66), hai địa phương sẽ thống nhất giao cho một cơ quan có khối lượng lớn hơn làm cơ quan chủ trì thực hiện.

# IV. KIẾN NGHỊ

Triển khai Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án theo đúng quy định pháp luật về đầu tư công. Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

1. Quyết định chủ trương đầu tư Dự án với nội dung chủ yếu như sau:

a) Mục tiêu đầu tư

Hình thành một trục ngang trung tâm vùng đồng bằng sông Cửu Long kết nối các trục dọc, đáp ứng nhu cầu vận tải trên hành lang kinh tế Tây Bắc - Đông Nam của vùng; tạo dư địa, động lực phát triển không gian vùng với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại, kết nối các trung tâm kinh tế, cửa khẩu quốc tế và cảng biển; nâng cao năng lực cạnh tranh, tạo động lực liên kết, thúc đẩy hợp tác và phát triển vùng; góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh, xóa đói giảm nghèo; từng bước thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng.

b) Phạm vi, quy mô, hình thức đầu tư

- Phạm vi đầu tư: điểm đầu tại thành phố Châu Đốc (tỉnh An Giang); điểm cuối tại cảng Trần Đề (tỉnh Sóc Trăng). Tổng chiều dài khoảng 188,2 km.

- Quy mô: đầu tư giai đoạn 1 với quy mô 4 làn xe, bố trí làn xe dừng khẩn cấp không liên tục.

- Hình thức đầu tư: đầu tư công.

c) Công nghệ: Dự án áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại, bảo đảm yêu cầu an toàn, đồng bộ, chất lượng và hiệu quả. Khuyến khích ứng dụng công nghệ cao trong tổ chức thi công, thích ứng với biến đổi khí hậu. Thực hiện hình thức thu phí tự động không dừng trong khai thác, vận hành.

d) Nhu cầu sử dụng đất và phương án giải phóng mặt bằng

- Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất khoảng 1.205 ha.

- Giải phóng mặt bằng hoàn chỉnh theo quy mô 6 làn xe.

đ) Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn giai đoạn

- Sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 44.691 tỷ đồng; nhu cầu vốn trong giai đoạn từ năm 2022 đến năm 2025 khoảng 35.753 tỷ đồng, năm 2026 khoảng 8.938 tỷ đồng.

- Nguồn vốn: giai đoạn từ năm 2022 đến năm 2025 từ nguồn vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, ngân sách các địa phương, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021; năm 2026 từ nguồn vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030.

e) Tiến độ thực hiện: Chuẩn bị dự án năm 2022; khởi công năm 2023, cơ bản hoàn thành năm 2025.

g) Dự án thành phần

Phân chia Dự án thành 04 dự án thành phần:

- Dự án thành phần 1 (Km0+000 - Km57+200) với chiều dài khoảng 57,2 km thuộc 02 tỉnh/thành phố An Giang và Cần Thơ, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 13.799 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 2 (Km57+200 - Km94+400) với chiều dài khoảng 37,2 km thuộc thành phố Cần Thơ, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 9.845 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 3 (Km94+400 - Km131+300) với chiều dài khoảng 36,9 km thuộc tỉnh Hậu Giang, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 9.927 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 4 (Km131+300 - Km188+200) với chiều dài khoảng 56,9 km thuộc 2 tỉnh Hậu Giang và Sóc Trăng, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 11.120 tỷ đồng.

h) Cơ chế, chính sách đặc thù

- Cho phép trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần được thực hiện như dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

- Cho phép các địa phương bố trí ngân sách địa phương tham gia dự án.

- Cho phép phân chia các dự án thành theo địa giới hành chính các tỉnh/thành phố.

2. Giao Chính phủ: tổ chức triển khai thực hiện Dự án bảo đảm tiến độ, chất lượng và hiệu quả đầu tư theo đúng quy định của pháp luật; xây dựng phương án thu phí để thu hồi vốn hoàn trả vào ngân sách trung ương.

*Xin gửi kèm theo: (1) Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án; (2) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án; (3) Báo cáo thẩm định của Hội đồng thẩm định nhà nước; (4) Các tài liệu khác có liên quan.*

Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét, chấp thuận./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như trên;- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);- Thường trực Ban Bí thư (để báo cáo);- Các Phó Thủ tướng (để báo cáo);- Văn phòng Trung ương Đảng;- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;- Ủy ban Kinh tế Quốc hội;- Kiểm toán Nhà nước;- Thành viên Hội đồng thẩm định nhà nước;- Các Bộ: KH&ĐT, TC, XD, GTVT; QP, CA, TP, NN&PTNT, TN&MT, KHCN, TT&TT, VH TT & DL;- Ngân hàng Nhà nước Việt Nam;- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QHĐP;- Lưu: VT, CN ( ).  | **TM. CHÍNH PHỦ****TUQ. THỦ TƯỚNG****BỘ TRƯỞNG****BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI****(Đã ký)****Nguyễn Văn Thể** |

**Phụ lục**

**DANH MỤC CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN**

*(Kèm theo Tờ trình số 156/TTr-CP*

*ngày 30 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ)*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tên dự án** | **Chiều dài dự kiến**(km) | **Quy mô** | **Sơ bộ tổng mức đầu tư**(tỷ đồng) | **Chi phí GPMB**(tỷ đồng) | **Địa bàn**(tỉnh/thành phố) |
| **Số làn xe** | **Cấp đường**  |
| 1 | Dự án thành phần 1 (Km0 - Km57+200) | 57,2 | 4 | 100 | 13.799 | 2.759 | Tỉnh An Giang và thành phố Cần Thơ |
| 2 | Dự án thành phần 2(Km57+200 - Km94+400) | 37,2 | 4 | 100 | 9.845 | 2.123 | Thành phố Cần Thơ |
| 3 | Dự án thành phần 3(Km94+400 - Km131+300) | 36,9 | 4 | 100 | 9.927 | 1.647 | Tỉnh Hậu Giang |
| 4 | Dự án thành phần 4(Km131+300 - Km188+200) | 56,9 | 4 | 100 | 11.120 | 1.958 | Tỉnh Hậu Giang và tỉnh Sóc Trăng |
| **Tổng cộng** | **188,2** |  |  | **44.691** | **8.487** |  |

1. Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021. [↑](#footnote-ref-1)
2. Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021. [↑](#footnote-ref-2)
3. Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022. [↑](#footnote-ref-3)
4. Văn bản số 2758/TTg-CN ngày 30 tháng 4 năm 2022. [↑](#footnote-ref-4)
5. Nguy cơ rơi vào bẫy thu nhập trung bình và khả năng tụt hậu xa hơn về kinh tế vẫn là thách thức lớn; độ mở của nền kinh tế lớn làm các tác động tiêu cực của kinh tế thế giới đến kinh tế trong nước nhanh và mạnh hơn. Khó khăn, yếu kém nội tại của nền kinh tế chậm được khắc phục; các yếu tố nền tảng như thể chế, hạ tầng, công nghệ... còn thấp so với yêu cầu để đưa Việt Nam sớm trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại [↑](#footnote-ref-5)
6. Sau hơn 16 năm kể từ thời điểm xây dựng tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên (năm 2004), cả nước mới có khoảng 1.163 km đưa vào khai thác, tương ứng 18% so với quy hoạch, tốc độ xây dựng bình quân 74 km/năm, chỉ bằng 1,5% tốc độ phát triển đường cao tốc của Trung Quốc trong giai đoạn vừa qua; chưa hoàn thành mục tiêu “*đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường cao tốc*” theo Nghị quyết 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI (đạt 48%) [↑](#footnote-ref-6)
7. Vùng Trung du và miền núi phía Bắc: đạt 29,74 km/1 triệu dân; vùng đồng bằng sông Hồng: đạt 21,07 km/1 triệu dân; vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung: đạt 9,44 km/1 triệu dân; vùng Tây Nguyên: đạt 3,21 km/1 triệu dân; vùng Đông Nam Bộ: đạt 2,81 km/1 triệu dân; vùng đồng bằng sông Cửu Long: đạt 2,29 km/1 triệu dân. [↑](#footnote-ref-7)
8. Khoảng 756,8 triệu lượt hành khách/năm, chiếm 20,6% cả nước và khoảng 149,73 triệu tấn hàng hóa/năm, chiếm 20,2% cả nước [↑](#footnote-ref-8)
9. Các tuyến quốc lộ theo hành lang vận tải trục ngang trung tâm này, đặc biệt là quốc lộ 91 đã quá tải. Theo số liệu đếm xe Quý IV năm 2020, Quốc lộ 91 (song hành với tuyến đường bộ Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng) có lưu lượng dao động từ 9.744 - 11.035 xe con quy đổi/ngày đêm, trong khi năng lực thông hành chỉ đạt 10.000 xe con quy đổi/ngày đêm. [↑](#footnote-ref-9)
10. Quy hoạch đến năm 2030 khu bến chính ngoài khơi Trần Đề có 7 cầu cảng chiều dài 2.500m, tiếp nhận cỡ tàu tổng hợp, container đến 100.000 DWT, tàu hàng rời đến 160.000 DWT và khoảng 150 ha kho bãi cùng 5,35 km đê chắn sóng và tuyến cầu vượt biển kết nối cảng với bờ dài 10 - 16km. Lộ trình đầu tư trong giai đoạn 2021 - 2030. [↑](#footnote-ref-10)
11. Sau Singapore (thứ 1), Malaysia (27), Thái Lan (40), Indonesia (50), Brunei (56), Philippine (64) [↑](#footnote-ref-11)
12. Chỉ số về kết nối đường bộ và chỉ số về chất lượng đường bộ [↑](#footnote-ref-12)
13. Các địa phương có đường cao tốc đi qua đều có tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân cao hơn so với cả nước: Giai đoạn 2011-2019 tốc độ tăng GRDP bình quân của các tỉnh, thành phố là Lào Cai 10,23%/năm, Yên Bái 7,15%/năm, Phú Thọ 8,06%/năm, Hải Phòng 12,89%/năm, Quảng Ninh 9,91%/năm, Hải Dương 8,62%/năm, Tiền Giang 6,88%/năm, Long An 10,23%/năm... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước đạt khoảng 6,3%/năm [↑](#footnote-ref-13)
14. Đi theo các tuyến quốc lộ hiện hữu như Quốc lộ 91, 91B (Nam Sông Hậu). [↑](#footnote-ref-14)
15. Nghị quyết số 21-NQ-TW ngày 20 tháng 01 năm 2003, Kết luận số 28-KL/TW ngày 14 tháng 8 năm 2012, Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 05 tháng 8 năm 2020 và Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 02 tháng 4 năm 2022 của Bộ Chính trị [↑](#footnote-ref-15)
16. Trục ven biển, trục quốc lộ 1, trục cao tốc Bắc-Nam phía Đông, trục cao tốc Bắc-Nam phía Tây, trục N1 tuyến hành lang biên giới. [↑](#footnote-ref-16)
17. Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ [↑](#footnote-ref-17)
18. Phương án 1 đầu tư hoàn chỉnh theo quy mô quy hoạch 6 làn xe, Bnền = 32,25 m; Phương án 2 phân kỳ đầu tư theo quy mô 2 làn xe, Bnền = 13,75 m; Phương án 3 phân kỳ quy mô 4 làn xe, Bnền = 17 m. [↑](#footnote-ref-18)
19. Phương án 1, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 85.480 tỷ đồng nên rất khó khăn trong cân đối nguồn lực, hiệu quả đầu tư không cao do giai đoạn đầu đưa vào khai thác nhu cầu vận tải chưa cao. Phương án 2 phân kỳ với quy mô 2 làn xe, tổng mức đầu tư sẽ thấp hơn, tuy nhiên quy mô 2 làn xe chưa đáp ứng đúng tiêu chuẩn khai thác đường bộ cao tốc, khó bảo đảm tính cạnh tranh và thu hút các phương tiện sử dụng cao tốc do có Quốc lộ 91, Quốc lộ 91B và Nam Sông Hậu song hành có quy mô 02 làn xe; đến khoảng năm 2030 đã phải xem xét đầu tư mở rộng. Phương án 3 phân kỳ với quy mô 4 làn xe (bề rộng nền đường Bnền = 17 m) vừa bảo đảm phù hợp với nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực, khai thác an toàn theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc, thuận lợi hơn khi mở rộng theo quy mô quy hoạch trong giai đoạn sau. [↑](#footnote-ref-19)
20. Tương tự phương án phân kỳ dự án cao tốc Bắc – Nam phía Đông được Quốc hội thông qua chủ trương tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 và Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11/01/2022. [↑](#footnote-ref-20)
21. Tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô cao tốc TCVN 5729:2012. Hướng dẫn về thiết kế và tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư xây dựng đường ô tô cao tốc theo Quyết định số 5109/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải. [↑](#footnote-ref-21)
22. Khảo sát bằng công nghệ UAV, công nghệ ảnh hàng không, thiết kế theo mô hình 3D… [↑](#footnote-ref-22)
23. Sử dụng vật liệu mới như bê tông cường độ cao HPC, siêu cao UHPC, mặt đường nhựa polyme, bitum biến tính, phụ gia tăng tính ổn định nhiệt…; thiết bị và biện pháp thi công mới như ván khuôn leo thủy lực; quản lý giám sát thi công thông qua hệ thống hình ảnh trực tuyến… [↑](#footnote-ref-23)
24. Quản lý vận hành dự án thông qua hệ thống giao thông thông minh như hệ thống SCADA, các hệ thống CCTV, VDS, WIM, VMS, áp dụng thu phí tự động không dừng… [↑](#footnote-ref-24)
25. Đoạn qua Thành phố Cần Thơ cách Quốc lộ 91 trung bình từ 8 km - 18 km, đoạn qua tỉnh Hậu Giang cách Quốc lộ 91 trung bình từ 14 km - 18 km. [↑](#footnote-ref-25)
26. Cách Quốc lộ 1A bình quân khoảng 12,5 km. [↑](#footnote-ref-26)
27. Nay là Quốc lộ 91B theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021. [↑](#footnote-ref-27)
28. Hệ thống: Trung tâm quản lý điều hành giao thông (TMC); camera giám sát (CCTV); biển báo thông tin thay đổi (VMS/ LCS); truyền dẫn kỹ thuật số (DTS); thông tin vô tuyến di động; điện thoại nội bộ; cấp nguồn [↑](#footnote-ref-28)
29. Tổng diện tích mặt bằng tối thiểu 1 ha (Thông tư số 48/2012/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2012) [↑](#footnote-ref-29)
30. (1) Đấu thầu lựa chọn tư vấn lập dự án, (2) Tổ chức lập dự án đầu tư, lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, lập khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (3) Thỏa thuận với các địa phương và các bộ liên quan, (4) Thẩm định và phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường, (5) Thẩm định và phê duyệt khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (6) Trình Chính phủ quyết định mức vốn nhà nước tham gia vào dự án, (7) Giao kế hoạch đầu tư công trung hạn, (8) Thẩm định và phê duyệt Dự án đầu tư. [↑](#footnote-ref-30)
31. Một số công trình cầu lớn hoặc phải xử lý nền đất yếu yêu cầu thời gian thi công dài hơn. [↑](#footnote-ref-31)
32. Thực tế triển khai các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, sau khi Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư (tháng 11 năm 2017), Chính phủ đã chỉ đạo quyết liệt với sự vào cuộc tích cực của các bộ, ngành và địa phương liên quan nhưng đến tháng 10 năm 2018 mới phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi và đến tháng 9 năm 2019 mới khởi công được gói thầu đầu tiên. [↑](#footnote-ref-32)
33. Quyết định số 65/QĐ-BXD ngày 20 tháng 01 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc ban hành Suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2020. [↑](#footnote-ref-33)
34. Suất đầu tư xây dựng của 01 km đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng với quy mô 4 làn xe khoảng 165 tỷ đồng/km (không bao gồm chí phí giải phóng mặt bằng, tái định cư và chi phí dự phòng, quy đổi quy mô tương đương) thấp hơn (10 tỷ đồng) so với suất đầu tư xây dựng phần đường (không bao gồm cầu và đất yếu) do Bộ Xây dựng công bố và cao hơn (37 tỷ đồng) so với suất đầu tư xây dựng phần đường (bao gồm cầu và đất yếu) do Bộ Xây dựng công bố do số lượng cầu trên tuyến cao với tỷ lệ 0,97 km/1 cầu, có 04 cầu lớn có tổng chiều dài 1.598 m, sử dụng công nghệ đúc hẫng nhịp từ 63 - 90 m và phạm vi xử lý nền đất yếu lớn. [↑](#footnote-ref-34)
35. Chi phí dự phòng, bảo hành công trình, quyết toán, bảo hiểm công trình chưa sử dụng trong giai đoạn 2021 - 2025 [↑](#footnote-ref-35)
36. Chính phủ trình Quốc hội tại Báo cáo số 01/BC-CP và Tờ trình số 02/TTr-CP ngày 02 tháng 01 năm 2022 [↑](#footnote-ref-36)
37. Điểm đ khoản 1.2 Điều 3: (i) là các dự án quan trọng quốc gia, có trong danh mục kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; (ii) đến nay đã hoàn thiện thủ tục trình Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư; (iii) việc đầu tư 03 dự án bảo đảm chủ trương công bằng, hài hòa giữa các vùng, miền [↑](#footnote-ref-37)
38. UBND tỉnh An Giang cam kết bố trí 1.000 tỷ đồng (văn bản số 296/UBND-KTN ngày 30/3/2022); UBND thành phố Cần Thơ cam kết bố trí 1.000 tỷ đồng (văn bản số 1254/UBND-XDĐT ngày 08/4/2022); UBND tỉnh Hậu Giang cam kết bố trí 823,5 tỷ đồng (văn bản số 424/UBND-NCTH ngày 04/4/2022); UBND tỉnh Sóc Trăng cam kết bố trí 1.000 tỷ đồng (văn bản số 632/UBND-XD ngày 03/4/2022). [↑](#footnote-ref-38)
39. Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Biên Hòa - Vũng Tàu, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng [↑](#footnote-ref-39)
40. Ưu tiên sử dụng trước nguồn vượt thu và nguồn từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội trong năm 2022 và 2023 [↑](#footnote-ref-40)
41. Đây là dự án thuộc đối tượng chuyển tiếp được ưu tiên bố trí theo quy định tại Điều 51 Luật Đầu tư công. [↑](#footnote-ref-41)
42. Được xác định theo phương án thu hồi vốn được cấp có thẩm quyền quyết định. [↑](#footnote-ref-42)
43. E-NPV là hiệu số giữa tổng lợi ích mang lại trừ đi tổng chi phí bỏ ra trong thời gian tính toán kinh tế đã được quy đổi về năm hiện tại, có giá trị dương (> 0) thì dự án được xem là hiệu quả. [↑](#footnote-ref-43)
44. Với các dự án giao thông, do nguồn lực hạn chế, bảo đảm hiệu quả đầu tư, các dự án đã triển khai thường chọn suất chiết khấu 12%. [↑](#footnote-ref-44)
45. B/C là tỷ số giữa tổng lợi ích mà việc đầu tư mang lại trên tổng chi phí bỏ ra trong quá trình đầu tư và khai thác đã được hiện tại hoá, có giá trị lớn hơn 1 (lợi ích lớn hơn chi phí) thì dự án được xem là hiệu quả. [↑](#footnote-ref-45)
46. Tính toán hiệu quả đầu tư các dự án đường cao tốc đã đưa vào khai thác cho thấy, các địa phương có đường bộ đi qua đều có tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân cao hơn so với cả nước Giai đoạn 2011-2019 tốc độ tăng GRDP bình quân của các tỉnh, thành phố là Lào Cai 10,23%/năm, Yên Bái 7,15%, Phú Thọ 8,06%/năm Hải Phòng 12,89%/năm, Quảng Ninh 9,91%/năm, Hải Dương 8,62%/năm, Tiền Giang 6,88%/năm, Long An 10,23%... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước đạt khoảng 6.3%/năm [↑](#footnote-ref-46)
47. BOT Quốc lộ 91 chỉ cải tạo, nâng cấp khoảng 38 km trên đoạn Cần Thơ đi Long Xuyên trên tổng chiều dài toàn tuyến 188,2 km. [↑](#footnote-ref-47)
48. Thông báo số 137/TB-VPCP ngày 23/11/2021 [↑](#footnote-ref-48)
49. Thời điểm khi Dự án chưa đưa vào khai thác [↑](#footnote-ref-49)
50. Chiếm dụng đất thổ cư, đất nông nghiệp... tác động đến kinh tế - xã hội, đa dạng sinh học... [↑](#footnote-ref-50)
51. Chất thải phát sinh trong quá trình thi công như bụi, các khí thải, chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thi công, nước thải sinh hoạt, nước thải thi công, tiếng ồn, rung chấn..; tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu và vấn đề ngập úng cục bộ... [↑](#footnote-ref-51)
52. Bụi, khí thải và khí nhà kính; bụi và các khí thải của các dòng xe; nước thải, chất thải rắn sinh hoạt; tiếng ồn, rung động của các phương tiện lưu thông, ảnh hưởng đến việc đi lại, sản xuất và sinh hoạt của người dân... [↑](#footnote-ref-52)
53. Theo Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được phê duyệt, đồng bằng sông Cửu Long gồm 4 vùng: vùng giữa 2 sông Tiền - sông Hậu, vùng Đồng Tháp Mười, vùng tứ giác Long Xuyên và vùng bán đảo Cà Mau, mỗi vùng có chế độ thoát lũ khác nhau. [↑](#footnote-ref-53)
54. Bộ Nông Nghiệp và Phát triển nông thôn là cơ quản chủ trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phòng, chống thiên tai và thủy lợi thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã có ý kiến thống nhất. [↑](#footnote-ref-54)
55. Các đoạn tuyến đường cao tốc theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn thuộc Chương trình. [↑](#footnote-ref-55)
56. Trong 2 năm 2022 và 2023, cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý và có văn bản đề xuất làm cơ quan chủ quản thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn thuộc Chương trình (trừ Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 do Bộ Giao thông vận tải là cơ quan chủ quản thống nhất quản lý) trên cơ sở đã sử dụng tối đa năng lực của Bộ Giao thông vận tải. Cơ quan chủ quản quy định tại khoản này được thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc đến khi hoàn thành dự án. [↑](#footnote-ref-56)
57. Khoản 9 Điều 1 Luật Xây dựng sửa đổi 2020. [↑](#footnote-ref-57)
58. Theo địa giới hành chính các tỉnh, một số dự án thành phần có ranh giới điểm giữa các công trình cầu sẽ không khả thi trong quá trình tổ chức thực hiện (không thể thiết kế, tổ chức thi công một nửa cầu). [↑](#footnote-ref-58)
59. Khoảng 500m do vị trí ranh giới tỉnh An Giang và thành phố Cần Thơ nằm giữa công trình cầu tại Km56+700. [↑](#footnote-ref-59)
60. Khoảng 800m do vị trí ranh giới hai tỉnh Hậu Giang và Sóc Trăng nằm giữa cầu vượt nút giao với tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp. [↑](#footnote-ref-60)
61. Điểm đ khoản 1.2 Điều 3 Nghị quyết số 43/2022/QH15 [↑](#footnote-ref-61)
62. Khoản 1 Điều 35 Luật Đầu tư công năm 2019 [↑](#footnote-ref-62)
63. Thủ tướng Chính phủ thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước do Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư là Chủ tịch hội đồng để thẩm định tương tự đối với bước báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đang triển khai thực hiện [↑](#footnote-ref-63)
64. Thông báo số 15-TB/TW ngày 27 tháng 4 năm 2022. [↑](#footnote-ref-64)
65. Khoản 9 Điều 1 Luật Xây dựng sửa đổi năm 2020. [↑](#footnote-ref-65)
66. Theo địa giới hành chính các tỉnh, một số dự án thành phần có ranh giới điểm giữa các công trình cầu sẽ không khả thi trong quá trình tổ chức thực hiện (không thể thiết kế, tổ chức thi công một nửa cầu) [↑](#footnote-ref-66)